Le marché de la construction routière et des systèmes intelligents de transport en Chine

février 2001

CENTRE DES ÉTUDES DE MARCHÉ

Les études de marché sont disponibles en direct à :

www.infoexport.gc.ca

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
Department of Foreign Affairs and International Trade

Canada

101-03237/

Gouvernement du Canada | Government of Canada

Le marché de la construction routière et des systèmes intelligents de transport en Chine

février 2001

(*Also available in English under the title*
Highway Development and Intelligent Transportation Systems in China)

Préparé par le
Centre des études de marché
et le
Service des délégués commerciaux du Canada

© Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
(FaxLink N° 47265)

Canada

Rapport préparé par le Centre des études de marché
Direction de l'appui aux marchés (TCM)
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
125, promenade Sussex, Ottawa K1A 0G2
Téléc. : (613) 943-1103
Courriel : mrc@dfait-maeci.gc.ca

Le Centre des études de marché produit une vaste gamme de rapports par région et par secteur à l'intention des exportateurs canadiens. Ces rapports sont disponibles sur :

— le FaxLink national (613-944-4500)
— le site Internet InfoExport du MAECI (http://www.infoexport.gc.ca)

Le gouvernement du Canada a préparé le présent rapport en se fondant sur des sources d'information primaires et secondaires. Aussi, il ne saurait garantir l'exactitude des renseignements que renferme ce document et n'accorde pas forcément sa caution aux entités dont les noms y figurent. Il appartient aux lecteurs de vérifier l'exactitude et la fiabilité des données présentées dans les pages qui suivent.

LE MARCHÉ DE LA CONSTRUCTION ROUTIÈRE ET DES SYSTÈMES INTELLIGENTS DE TRANSPORT EN CHINE

Équipe Canada inc. - Team Canada Inc

RÉSUMÉ

La Chine est — et restera — le plus important marché au monde pour les fournisseurs de matériel de transport et de produits et services de développement d'infrastructures routières. Le transport de personnes et de marchandises y est en pleine explosion, et sa croissance ne peut que se poursuivre.

La Chine possède un programme de développement routier très ambitieux. Elle a prévu, par exemple, de construire, cette année seulement, 35 000 km de routes nationales, dont près de la moitié dans l'ouest du pays. En plus de ses nombreux projets de construction de routes provinciales et municipales, la Chine est en train de se doter de 12 autoroutes interprovinciales, qui constitueront un réseau d'environ 36 000 km, reliant toutes les villes de grande et de moyenne importance du pays. Ces travaux devraient être terminés en 2020.

Un bon nombre de ces projets prévoient la mise en œuvre de systèmes intelligents de transport (SIT), et il est d'ailleurs probable que ces derniers figureront en bonne place dans le 10e plan quinquennal.

Bien que les projets de construction routière ne manquent pas en Chine, les débouchés pour les entreprises canadiennes se limitent en grande partie à des produits et à des services de pointe ou très particuliers, que les Chinois ne sont pas en mesure de fournir eux-mêmes, par exemple :

- le matériel d'asphaltage (et de réutilisation d'asphalte) perfectionné et de haute qualité, et les rouleaux compresseurs divers;
- les systèmes intelligents de transport (SIT), c'est-à-dire les systèmes de contrôle de la circulation, de péage et de communication;
- les services de gestion de contrats, d'urbanisme, d'ingénierie et d'évaluation des répercussions environnementales.

Par ailleurs, de vastes possibilités s'offrent aux sociétés canadiennes qui sont intéressées par la création d'entreprises de construction en participation avec des entreprises chinoises. La Chine estime en effet qu'elle aura besoin chaque année, et cela presque jusqu'en 2020, d'au moins 1,5 milliard de dollars d'investissements

étrangers directs pour développer son système routier[1]. La formule de participation étrangère au capital la plus encouragée par le gouvernement central chinois est celle de l'accord de type construction-exploitation-transfert (CET).

Il est important de noter que, même si la Chine est en voie d'adhérer à l'Organisation mondiale du commerce (OMC), de nombreux obstacles entravent encore le marché de la construction routière et des SIT dans ce pays, tant sur le plan douanier qu'en matière d'investissement.

[1]Toutes les sommes sont exprimées en dollars canadiens, sauf indication contraire. Le taux de conversion en dollars canadiens utilisé est celui de IDD Information Services, *Tradeline*, en vigueur en juin 2000.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ 4

APERÇU DU MARCHÉ 7
Facteurs déterminants pour la croissance à venir 10
Débouchés 11
Projets actuels et prévus 14
Institutions financières internationales 17

CONCURRENCE 18
Compétences locales 18
Concurrence internationale 18
Position du Canada 20
L'investissement canadien en Chine 21
Avantage concurrentiel attribuable aux politiques et aux initiatives du gouvernement du Canada 22

CLIENTS DU SECTEUR PUBLIC 24
Organismes gouvernementaux 25
Règles relatives aux marchés publics 26

LOGISTIQUE DU MARCHÉ 27
Circuits de distribution 27
Coentreprises 27
Facteurs à considérer pour accéder au marché 28
Pratiques commerciales proposées 28
Financement 29
Protection des droits de propriété intellectuelle 29
Règlements en matière d'importation 30
Adhésion de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce 31
Normes, certificats et enregistrements locaux nécessaires 32
Risques associés au crédit à l'exportation, restrictions sur les lettres de crédit et contrôle des devises 32

ACTIVITÉS PROMOTIONNELLES 33

PRINCIPALES PERSONNES-RESSOURCES ET SERVICES DE SOUTIEN 34

BIBLIOGRAPHIE 39

AUTRES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE 41
Sites Internet utiles 41

ANNEXE A : Projets de construction routière extérieurs au projet NTHS 43

ANNEXE B : Statistiques sur les importations chinoises 49

ANNEXE C 51

LE MARCHÉ DE LA CONSTRUCTION ROUTIÈRE ET DES SYSTÈMES INTELLIGENTS DE TRANSPORT EN CHINE

Équipe Canada inc • Team Canada Inc

APERÇU DU MARCHÉ

La taille de l'économie chinoise a plus que quadruplé depuis que le pays a entrepris son processus de réforme économique et de libéralisation des marchés en 1978. Le produit intérieur brut (PIB) de la Chine place aujourd'hui son économie au septième rang dans le monde. De plus, avec une population de 1,3 milliard d'habitants, dont 30 % ont moins de 15 ans, tout porte à croire que la Chine sera très bientôt le plus important marché de consommation de la planète.

Bien qu'elle ait fait et fasse encore des progrès considérables, l'infrastructure routière de la Chine continue de ralentir le développement économique du pays. Les dirigeants chinois ont reconnu ce fait et ont décidé qu'il était nécessaire de remédier à cette situation le plus rapidement possible. Il en résulte que la Chine est actuellement le marché potentiel le plus important au monde en matière d'infrastructures et qu'elle offre des débouchés considérables pour les ingénieurs, les fabricants, les fournisseurs et les investisseurs canadiens.

Construction routière

De tous les secteurs liés aux transports, c'est l'infrastructure routière de la Chine qui a le plus besoin d'investissements, d'autant plus que le pays a l'intention de rendre 99 % de ses villes et 90 % de ses villages accessibles par route revêtue. À la fin de 1999, la Chine avait investi plus de 120 milliards de dollars dans des projets de construction de routes. Au cours de la seule année 1999, elle a consacré 32,3 milliards de dollars à la construction de 33 000 km de routes, portant ainsi la longueur totale du réseau de voies publiques à 1,3 million de km. Elle a aussi construit 22 980 km de routes à grande circulation, toujours en 1999.

En 2000, la Chine ira encore plus loin, puisqu'elle construira 35 000 km de routes nationales. Près de la moitié de celles-ci seront situées dans la partie ouest du pays.

Malgré tous ces efforts, on prévoit que la capacité du réseau routier chinois n'augmentera que de 2,5 % par an au cours de la prochaine décennie, alors que le nombre de véhicules connaîtra une croissance annuelle de 6 % . À l'heure actuelle, les routes de Chine absorbent 85 % du trafic des personnes et 75 % du trafic des marchandises (voir le Tableau 1). Par ailleurs, plus de la moitié d'entre elles dépassent déjà la capacité pour laquelle elles ont été conçues. Par conséquent, si l'on s'en tient à

la capacité actuelle et aux efforts qui sont faits pour l'augmenter, le réseau routier de la Chine ne pourra pas répondre au débit de circulation prévu.

Tableau 1. Statistiques routières - 1993-1998

	1995	1996	1997	1998
Longueur du réseau routier (en milliers de km)	1 157,00	1 185,80	1 226,40	1 278,50
Personnes transportées (en milliards)	10,41	11,22	12,04	12,57
Personnes-km (en milliards)	460,30	490,90	554,10	594,30
Marchandises (en milliards de tonnes)	9,40	9,84	9,77	9,76
Tonnes-km de fret (en milliards)	469,50	501,10	527,20	548,30
Voitures et autocars (en milliers)	4 179,00	4 880,20	5 805,60	6 548,30
Véhicules appartenant à des particuliers (en milliers)	2 499,60	2 896,70	3 583,60	4 236,50
Camions (en milliers)	5 854,30	5 750,30	6 012,30	6 278,90

Source : *China Statistical Yearbook*, 1999

On prévoit qu'au cours du 10e plan quinquennal — entre 2001 et 2005 — la Chine importera chaque année pour une valeur d'environ 3 milliards de dollars d'engins de travaux publics (voir le Tableau 2). Toutefois, les importations de matériel de construction routière diminuent de plus en plus, en raison de la capacité croissante des usines chinoises à faire face elles-mêmes à la demande.

Tableau 2. Demande annuelle d'engins de travaux publics au cours du 10e plan quinquennal

Type d'engin	Demande (en unités)
Bulldozers ayant une puissance de 73,5 Kw et plus	de 6 000 à 7 000
Chargeuses	de 28 000 à 30 000
Engins de levage	de 8 000 à 9 000
Chariots élévateurs à fourche	de 35 000 à 40 000
Pelles hydrauliques	de 12 000 à 14 000
Jumbos	de 1 500 à 1 700
Engins de construction routière	de 9 000 à 11 000
Machines de construction	de 2,5 à 3 millions d'ensembles

Source : *Xinhua News Agency*, 1998

Systèmes intelligents de transport

Le marché chinois des systèmes intelligents de transport (SIT) est en plein essor.

C'est à la fin des années 1970 que la Chine a commencé à utiliser les SIT, en appliquant les technologies de l'information à un certain nombre de projets d'ingénierie de la circulation et de gestion des transports. Au début des années 1980, un système de surveillance et de contrôle de la circulation informatisé était mis en place pour la première fois sur le réseau routier national chinois.

Aujourd'hui, les SIT sont présents dans tous les secteurs des transports chinois :

- des systèmes de surveillance et de contrôle de la circulation routière (par exemple dispositifs de télévision en circuit fermé et d'affichage électronique) sont utilisés sur les voies rapides et dans les zones urbaines;
- des lecteurs de cartes à puce sont utilisés dans les stations de métro et sur les autoroutes à péage;
- une bonne partie des réseaux de chemin de fer et de métro de la Chine sont surveillés et contrôlés par des systèmes électroniques centralisés;
- les opérations d'entrée, d'accostage et de déchargement dans les ports maritimes sont de plus en plus automatisées.

En 1999, la Chine a importé 42,3 millions de dollars de matériel électrique de signalisation routière et de contrôle de la circulation. Ce chiffre représentait toutefois

une baisse de 25 % par rapport à 1998, les importations dans ce domaine s'étant alors chiffrées à 55,15 millions de dollars.

On prévoit que les importations de matériel électrique de signalisation routière et de contrôle de la circulation diminueront encore en 2000, mais reprendront au cours de la seconde moitié de la décennie. Les SIT promettent d'ailleurs de figurer en bonne place dans le 10e plan quinquennal.

Facteurs déterminants pour la croissance à venir

Construction routière

La progression de la Chine vers un système d'économie de marché et la perspective de son adhésion à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sont deux des facteurs qui contribuent à l'explosion de la construction routière dans ce pays (pour plus de renseignements sur l'adhésion de la Chine à l'OMC, voir la section intitulée ***Adhésion de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce***). Les mouvements de marchandises augmentent au rythme de 25 % par an, soit quatre fois plus rapidement que la moyenne mondiale, et dépassent déjà la capacité de l'infrastructure routière de la Chine. Cette situation va être encore aggravée par l'adhésion de la Chine à l'OMC et par l'importance croissante du commerce électronique et des livraisons immédiates.

De plus, la volonté du gouvernement chinois de continuer à ouvrir et à renforcer les régions du centre et de l'ouest du pays — l'un des éléments clés du 10e plan quinquennal (de 2001 à 2005) — va jouer un rôle déterminant dans la définition de l'avenir de la construction routière en Chine. La plupart des projets de construction routière figurant au 10e plan quinquennal se concentrent d'ailleurs dans la région du centre-ouest de la Chine. Auparavant, c'est la région du delta de la rivière des Perles (qui englobe neuf villes de la province de Guangdong ainsi que — géographiquement parlant — Macao et Hong Kong) qui était au centre d'une grande partie des efforts de construction routière de la Chine.

Systèmes intelligents de transport (SIT)

Le gouvernement central chinois accorde aux SIT une place prioritaire dans le développement de l'infrastructure des transports de la Chine. À court terme, les principaux objectifs qu'il souhaite voir réalisés sont les suivants :

- la formulation de normes pour les SIT — le ministère chinois des Communications (MOC) travaille actuellement à l'établissement de normes d'ingénierie de la circulation[2];

- l'amélioration et le perfectionnement des systèmes de gestion de la circulation urbaine — amélioration de l'infrastructure existante et conception de nouvelles routes et autoroutes prévoyant l'utilisation de SIT;

- le développement des transports en commun — amélioration de l'efficacité des réseaux de transport public à l'aide de systèmes de surveillance et de répartition informatisés basés sur le positionnement par satellite (GPS) et de systèmes de réservation en réseau;

- le développement de systèmes de sécurité des véhicules et de prévention des accidents — mise au point de dispositifs anticollision, de systèmes de maintien de la distance entre les véhicules, de systèmes de surveillance du conducteur et de systèmes d'avertissement en cas d'incident ou d'accident;

- le développement d'un système de gestion des informations commerciales — services de logistique des transports utilisant l'échange de documents informatisés (EDI), le GPS et la technologie de gestion de la logistique;

- l'amélioration de la gestion des réseaux de grandes routes et autoroutes;

- le développement d'un système de services et d'échange d'informations (pour la délivrance de billets, les calendriers d'expédition et les horaires de départ et d'arrivée pour les transports par avion, autocar, train et bateau).

Débouchés

La Chine présente de nombreuses possibilités pour les fournisseurs et les investisseurs canadiens.

Il est important, pour les petites et moyennes entreprises (PME) canadiennes, de noter que le gouvernement chinois et les responsables des transports dans les provinces confient chacun de leurs projets de construction routière de faible et de moyenne importance à un fournisseur unique. Celui-ci est ensuite libre de confier des travaux aux sous-traitants de son choix, afin de remettre au client chinois un ouvrage clé en main qui correspond à ses besoins. Par conséquent, les petites et moyennes entreprises canadiennes bénéficieront d'un accès plus rapide à ce marché en travaillant en sous-

[2] Pour plus de renseignements sur les principales organisations mentionnées dans ce rapport, se reporter à la section **Principales personnes-ressources et services de soutien**.

traitance pour des entreprises plus importantes ou en soumissionnant auprès d'organismes plus petits, par exemple ceux qui sont responsables des transports dans les provinces de la Chine.

Construction routière

Bien que les projets de construction routière ne manquent pas en Chine (voir ***Projets actuels et prévus***), les débouchés des entreprises canadiennes se limitent en grande partie à des produits et à des services de pointe ou très particuliers, que les Chinois ne sont pas en mesure de fournir eux-mêmes.

Les entreprises canadiennes trouveront auprès des organismes chinois chargés des projets d'infrastructure des débouchés pour les équipements de construction routière suivants :

- épandeuses d'asphalte;
- centrales à asphalte;
- asphalteuses;
- grosses épandeuses d'asphalte de haute qualité;
- grosses machines à bitume de haute qualité;
- rouleaux compresseurs;
- rouleaux tandems vibrants.

Il existe, de plus, des débouchés pour les services suivants :

- gestion de contrats;
- ingénierie, planification et économie des transports;
- analyse des systèmes et des transports publics;
- urbanisme;
- évaluation des répercussions environnementales;
- études de faisabilité.

Investissements

La principale difficulté que la Chine doit surmonter pour pouvoir continuer à développer son infrastructure routière est celle du financement. Le pays estime en effet qu'il est en mesure de fournir environ 75 % des capitaux qui seront nécessaires à la réalisation de ses projets dans ce domaine, ce qui signifie qu'il aura besoin, pour atteindre ses objectifs, d'au moins 1,5 milliard de dollars d'investissements étrangers directs par an.

Le secteur chinois de la construction routière a déjà fait l'objet d'investissements considérables de la part de pays étrangers. La majeure partie des capitaux privés qui y ont été injectés — environ 50,5 milliards de dollars depuis 1994 — étaient des

investissements étrangers directs, et ceux-ci sont limités par la loi aux routes et ponts à péage.

La formule de participation étrangère au capital la plus encouragée par le gouvernement central chinois est celle de l'accord de CET. Il n'est pas rare que les sociétés étrangères qui participent à des coentreprises de construction et d'exploitation d'autoroutes à péage se voient garantir un taux de rendement fixe par leur partenaire local. Il est également arrivé que les autorités chinoises offrent à des investisseurs étrangers des droits de développement sur la bande de terre de 16 km longeant chaque côté d'un projet routier. Quelques sociétés de Hong Kong ont accepté de telles offres.

Plus de 70 projets de routes à péage ont été réalisés en coentreprise en Chine depuis 1994, mais depuis quelques années, les investissements étrangers directs diminuent. Cette situation résulte en grande partie du fait que, dans de nombreux cas, les revenus des droits de péage que l'on avait laissé entrevoir aux investisseurs se sont avérés insuffisants pour donner un rendement satisfaisant. De plus, les valeurs mobilières et les émissions obligataires chinoises ont perdu de leur attrait.

Parallèlement aux investissements étrangers directs, la Chine a commencé, à la fin des années 1990, à permettre à des sociétés locales de faire appel publiquement à l'épargne, ce qui a permis d'injecter 2,93 milliards de dollars dans le secteur routier chinois au cours des années 1990. Ce sont des sociétés d'exploitation de routes à péage de Chine et de Hong Kong qui se sont montrées les plus intéressées par cette possibilité. Cinq sociétés d'autoroutes se sont inscrites à la Bourse de Hong Kong : Anhui Expressway, Jiangsu Expressway, Shenzhen Expressway, Sichuan Expressway et Zhejiang Expressway.

L'État a également émis des obligations pour créer des fonds consacrés à la construction.

Systèmes intelligents de transport

Bien que la Chine utilise des SIT depuis 1970, ceux-ci sont totalement absents de la majeure partie de son réseau routier. De nombreuses routes et artères urbaines ont grand besoin de matériel de contrôle et de régulation du débit de la circulation. Les entreprises canadiennes peuvent trouver des débouchés auprès du MOC et des sociétés privées d'exploitation de routes pour les produits suivants :

- les systèmes de régulation de la circulation;
- les systèmes de péage;
- les systèmes de télécommunications.

De plus, la Chine est très intéressée par le développement de la technologie des SIT. Les sociétés canadiennes qui se spécialisent dans ce domaine s'apercevront que les Chinois sont très ouverts à l'idée de former des coentreprises de fabrication ou de développement — surtout lorsqu'il est possible d'envisager un transfert de technologie. Les entreprises canadiennes intéressées doivent toutefois savoir que les lois régissant la protection de la propriété intellectuelle ne sont pas imposées avec autant de rigueur en Chine qu'en Amérique du Nord.

Projets actuels et prévus

Construction routière

Les projets de construction routière de la Chine sont très ambitieux, et notamment le *National Trunk Highway System (NTHS)*, par lequel elle a entrepris de construire, d'ici à 2020, environ 36 000 km de routes pour relier toutes ses villes de grande et de moyenne importance. Ce projet comporte 12 autoroutes interprovinciales, dont sept vont d'est en ouest et cinq, du nord au sud (voir le Tableau 3). En octobre 1999, le projet était avancé à 38 % (13 600 km).

Tableau 3. État d'avancement du NTHS en novembre 1999

Routes	Longueur (en km)	Avancement des travaux
Cinq routes nord-sud :		
Tongjiang (province de Heilongjiang) à Sanya (province de Hainan)	5 200	Tronçon de 294 km Laiyang – Weifang (Shandong), tronçon Fuzhou – Quanzhou et pont sur le Yangzi à Jiangyin achevés
Beijing à Fuzhou (province de Fujian)	2 500	Tronçon de 56 km Jinan–Tai'an achevé
Beijing à Zhuhai (province de Guangdong)	2 400	Tronçon de 54 km Guangzhou – Zhuhai achevé
Erlianhaote (Mongolie intérieure) à Hekou (province de Yunnan)	3 600	
Route express Chongqing – Shanghai	1 400	Tronçon de 70 km Chongqing – Changshou achevé en avril 2000
Sept routes est-ouest :		
Suifenhe (province de Heilongjiang) à Manzhouli (Mongolie intérieure)	1 300	
Dandong (province de Liaoning) à Lhasa (Tibet)	4 600	Tronçon de 253 km Shizuishan – Zhongning (Ningxia) achevé
Qingdao (province de Shandong) à Yinchuan (province de Ningxia)	1 600	Achèvement prévu pour octobre 2001
Linayugang (province de Jiangsu) à Huoerguosi (province de Xinjiang)	4 400	Tronçon de 78 km Weinan – Tonguan presque achevé
Shanghai à Chengdu (province de Sichuan)	2 500	
Shanghai à Ruili (province de Yunnan)	4 000	Achèvement prévu pour 2002
Hengyang (province de Hunan) à Kunming (province de Yunnan)	2 000	
Mis sur une liste de priorités par le gouvernement, mais ne faisant pas partie du plan national :		
Beijing à Shenyang (province de Liaoning)	850	Tronçon de 468 km de Beijing à Jinzhou achevé
Beijing à Shanghai	1 460	Tronçon de 56 km de Jinan à Tai'an achevé
Chengdu (province de Sichuan) à Beihai (province de Guangxi)	2 300	

Source : *China Daily*, EIU, Xinhua News Agency.

Avec ses 2 400 km, l'autoroute Beijing – Zhuhai, qui traverse les provinces de Hebei, de Henan, de Hubei, de Hunan et de Guangdong, est la plus importante du NTHS.

Lorsqu'elle sera terminée, elle reliera la ville de Beijing au delta de la rivière des Perles, dans la province de Guangdong, et à Hong Kong. La route Shanghai – Chengdu, longue de 2 000 km, qui relie Shanghai aux provinces de Jiangsu, d'Anhui, de Hubei et de Sichuan, est elle aussi considérée comme très importante.

De nombreux autres projets de construction routière sont en cours, en dehors du NTHS, et on en trouvera un certain nombre d'exemples ci-dessous (voir l'Annexe A pour plus de détails sur chacun de ces projets) :

- autoroute Changchun – Harbin : autoroute Changyu;
- autoroute Changchun – Harbin : autoroute Hashuang;
- autoroute Chongqing/Guizhou (interprovinciale);
- autoroute Guiyang/Xinzhai (interprovinciale);
- autoroutes Hebei et Liaoning (interprovinciales);
- autoroutes Liaoning et Jilin (interprovinciales);
- projet de route nationale II — couloir Guangdong/Hunan (interprovinciale);
- route Shanghai – Zhejiang, anciennement route Shanghai/Hangzhou (interprovinciale);
- autoroute Lanzhou/Baiyun (province de Gansu);
- projet Guiyang Huangguoshu (province de Guizhou);
- projet de développement routier Hebei (province de Hebei);
- autoroute Harbin/Shuangchen (province de Heilongjiang);
- autoroute au sud-ouest de Nanyang (province de Henan);
- projet de route nationale III (province de Hubei);
- projet de route nationale IV (provinces de Hubei–Hunan);
- autoroute Jilin/Changchun (province de Jilin);
- réseau de voies rapides de Shanghai (Shanghai);
- autoroute Fenyang/Liulin (province de Shanxi);
- projet de routes à grande circulation (région autonome du Tibet);
- autoroute Turpan/Dahuangshan (région autonome de Xinjiang Uygur);
- autoroute Urumqi/Kuitin (région autonome de Xinjiang Uygur);
- autoroute Kuitin/Sailimu (région autonome de Xinjiang Uygur);
- projet interrégional de réfection de routes (province de Yunnan);
- projet de construction routière du Yunnan du Sud (province de Yunnan);
- autoroute Jinhua/Lishui/Wenzhou (province de Zhejiang).

Systèmes intelligents de transport

Le ministère chinois de la Construction et de la Sécurité publique a lancé un programme d'allégement des encombrements de véhicules dans les principaux centres urbains de la Chine. Ce projet, qui porte le nom de *Smooth Traffic System (STS)*, a pour objectif la mise en place, dans les villes importantes, de centres de gestion de la circulation automobile dotés de dispositifs de commande des signaux, de réseaux

informatiques et de systèmes de communication par Internet. Qingdao, dans la province de Shandong, a été désignée pour être l'une des villes pilotes pour ce projet.

Institutions financières internationales

La Chine est le plus important emprunteur auprès de la Banque mondiale et de la Banque asiatique de développement (BAD), ce qui fait apparaître des possibilités commerciales importantes pour les entreprises canadiennes. En effet, le Canada est actionnaire de ces deux institutions, et les sociétés canadiennes sont donc autorisées à fournir des biens et de l'aide technique dans le cadre des projets financés par ces organismes. En 1999, la Chine a emprunté 3,1 milliards de dollars auprès de la Banque mondiale et 1,9 milliard de dollars auprès de la Banque asiatique de développement.

Les prêts de la Banque mondiale à la Chine sont destinés essentiellement à trois secteurs : l'agriculture (29 %), les transports (24 %) et l'énergie (19 %). Les fonds de la Banque asiatique de développement sont allés essentiellement au secteur des transports et des communications (46,1 %) et à celui de l'énergie (19,2 %). Il y a aussi un certain nombre de projets consacrés à l'approvisionnement en eau et à l'assainissement. On a accordé une attention particulière aux projets qui contribuent à la réforme économique, au développement des infrastructures publiques qui s'attaquent aux dégradations de l'environnement, qui améliorent la gestion des ressources naturelles, qui favorisent le développement des ressources humaines et qui combattent la pauvreté.

Les entreprises peuvent offrir directement leurs services d'aide technique aux banques, pour contribuer aux travaux de conception et d'études de faisabilité des projets. Toutefois, les projets financés par les prêts des institutions financières internationales (IFI) sont, en règle générale, gérés par les organismes d'exécution chinois. Lors de la passation de marchés pour des biens et des services financés par les prêts, ces organismes d'exécution sont tenus d'appliquer les règles d'équité et de transparence des établissements prêteurs, et les entreprises peuvent faire appel des décisions si elles ont le sentiment que le processus de passation des marchés n'a pas été suivi correctement.

Les sociétés désireuses d'accéder au site Web de la Banque mondiale et de la Banque asiatique de développement sont invitées à consulter le site Web d'IFInet à http://www.dfait-maeci.gc.ca/ifinet, où elles pourront également se procurer des copies des guides d'affaires qui les intéressent.

CONCURRENCE

Compétences locales

Construction routière

La Chine conçoit et construit elle-même la plupart de ses routes.

De plus, ce sont des entreprises locales qui fabriquent la majeure partie du matériel lourd qui est utilisé dans les projets de développement d'infrastructures. Les produits fabriqués en Chine bénéficient d'un avantage de prix considérable par rapport aux importations, et leur qualité technique s'améliore rapidement.

Systèmes intelligents de transport

La capacité de production de SIT de la Chine est extrêmement limitée.

Concurrence internationale

Construction routière

En 1999, le marché chinois du matériel de construction routière a été dominé par le Japon, qui en a accaparé 50,5 % (voir le Tableau 4). La Corée du Sud et les États-Unis suivaient, avec respectivement 16 % et 14 % du marché, et l'Allemagne venait en quatrième position avec 6 % du marché (voir l'Annexe B pour plus de détails sur les importations chinoises de matériel de construction routière).

La domination du Japon n'est pas surprenante, car celui-ci a consenti à la Chine des prêts particulièrement avantageux pour de nombreux projets de construction routière, par l'intermédiaire de la Banque japonaise pour la coopération internationale (la Jabic, qui portait auparavant le nom de Fonds pour la coopération économique d'outremer, OECF).

Tableau 4. Le Canada et les cinq principaux exportateurs de matériel de construction routière vers la Chine entre 1996 et 1999 (en millions de dollars)

	1996	1997	1998	1999
Japon	3 342,26	3 563,29	3 456,53	4 829,35
Corée du Sud	823,64	796,02	579,18	1 527,71
États-Unis	1 390,54	1 169,21	1 604,47	1 327,72
Allemagne	750,75	751,73	956,70	549,17
Indonésie	0,08	0,22	9,07	178,39
Canada	26,10	42,37	34,99	93,91
Total	**7 675,41**	**7 717,01**	**8 061,74**	**9 568,43**

Note : Les statistiques figurant dans ce tableau incluent les codes SH suivants : 842641, 842911, 842919, 84292010, 84292090, 842930, 842940, 842951, 842952, 842959, 843010, 843069, 843139, 843141, 843142, 843149, 870410, 870423.
Source : *TradStat*, 2000

En 1995, plus de 20 sociétés étrangères étaient associées en coentreprise avec des partenaires chinois pour construire des routes, une quinzaine d'autres pour gérer des routes ou des ponts et 15 autres pour construire et gérer des routes. Les investissements étrangers et le nombre de coentreprises ont connu une baisse au cours des dernières années de la décennie 1990, mais en même temps, le montant investi a augmenté pour atteindre une moyenne de 280 millions de dollars par projet.

Les investisseurs étrangers qui ont manifesté le plus d'enthousiasme pour les projets de développement de l'infrastructure routière de la Chine sont des entreprises de Hong Kong et de Singapour. Toutefois, maintenant que les efforts de la Chine dans ce domaine se concentrent plus sur l'Ouest et le Centre du pays que sur la partie sud-est, Hong Kong risque de perdre une partie de son avantage linguistique et géographique, et donc de son enthousiasme à investir.

Voici des exemples de sociétés étrangères qui participent à des coentreprises de construction de routes en Chine :

- la Korea Highway Management Corp. (KHMC) : affiliée à la société d'État Korea Highway Corp., la KMHC a créé une coentreprise de construction routière avec la société chinoise Shenyang High Level Highway Construction General Co. Cette coentreprise, la Shenyang Far East Highway Engineering Co., devrait recevoir pour 40 millions de dollars ou plus de contrats de construction par an;

- la Koch Materials Inc. : cette société américaine a formé avec la Hubei Ezhou K Asphalt Products Co. une coentreprise qui fournit de l'asphalte aux chantiers de construction routière de la Chine.

Quelques sociétés étrangères participent à des coentreprises de fabrication d'équipement lourd. Elles ont cependant eu une production minime jusqu'à présent.

Systèmes intelligents de transport

Les entreprises les plus actives sur le marché chinois des SIT sont originaires des États-Unis, d'Europe (notamment d'Allemagne, de France et du Royaume-Uni), de Singapour, de Corée et du Japon. On peut citer parmi celles-ci les sociétés japonaises Omron, Toshiba et Japanese Signals, les coréennes Samsung et Hyundai, ainsi que la société française AEG et la société allemande German Signal pour les européennes.

En 1999, ce sont les États-Unis qui ont dominé le marché des importations de SIT en Chine (41 %), suivis de la France, du Royaume-Uni, de l'Australie et du Japon (voir le Tableau 5). Il s'agissait là d'un net retournement de situation, puisqu'en 1998, c'était la France qui contrôlait le marché avec une part de 26 % (voir l'Annexe B pour plus de détails sur les importations chinoises de matériel électrique de signalisation routière et de contrôle de la circulation).

Tableau 5. Le Canada et les cinq principaux exportateurs de matériel électrique de signalisation routière et de contrôle de la circulation (code SH 8530) vers la Chine entre 1996 et 1999 (en millions de dollars)

	1996	1997	1998	1999
États-Unis	3,67	5,15	1,72	17,40
France	3,89	1,96	14,19	7,86
Royaume-Uni	0,23	0,08	7,48	6,29
Australie	0,68	0,04	0,23	3,19
Japon	0,06	0,58	0,38	2,85
Canada	0,07	1,82	0,05	0,10
Total	**11,71**	**35,03**	**55,15**	**42,28**

Source : *TradStat*, 2000

Position du Canada

En général, les entreprises canadiennes de matériel de transport et de développement d'infrastructures de transport (architecture, construction, ingénierie et fabrication) jouissent d'une bonne réputation en Chine pour leurs produits et services de haute qualité et techniquement perfectionnés. Qui plus est, les nombreux professionnels

canadiens d'origine chinoise (investisseurs, promoteurs, ingénieurs, concepteurs et architectes) qui comprennent, au moins partiellement, la culture locale et qui peuvent servir d'intermédiaires pour saisir les occasions d'affaires, donnent au Canada un avantage concurrentiel décisif sur de nombreux compétiteurs internationaux.

Construction routière

En 1999, le Canada s'est classé au neuvième rang des exportateurs de matériel de construction routière (excavatrices, rouleaux compresseurs et machines d'asphaltage) vers la Chine. Ses entreprises ont exporté cette année-là pour un montant de 9,3 millions de dollars de matériel de construction, ce qui correspondait à une augmentation considérable par rapport aux 3,5 millions de dollars de 1998 (voir le Tableau 4).

Systèmes intelligents de transport

Les exportations directes de matériel électrique de signalisation routière et de contrôle de la circulation en Chine en 1999 se sont chiffrées à 100 000 $. Ceci représentait une augmentation considérable par rapport à l'année précédente, puisqu'elles s'étaient alors élevées à seulement 50 000 $.

L'investissement canadien en Chine

Selon Statistique Canada, l'investissement direct étranger (IDE) en Chine, en provenance du Canada, s'est accru sensiblement dans les années 1990, passant de 225 millions de dollars en 1993 à 464 millions de dollars en 1998. La Chine était devenue, en 1998, la septième bénéficiaire d'IDE canadiens en Asie.

La communauté financière canadienne active en Chine est considérable et présente plusieurs facettes. Les investissements canadiens couvrent un vaste éventail de secteurs clés, dont l'agriculture, le transport, les télécommunications, les services financiers, l'énergie, les mines, la biotechnologie, la construction et les produits forestiers. La grande majorité des entreprises canadiennes qui investissent en Chine sont des PME.

Les investissements canadiens en Chine se concentrent dans les régions côtières (Shanghai, Guangdong, Shandong, Liaoning et la région de Beijing-Tianjin). Toutefois, on trouve des investissements canadiens dans toutes les régions du pays, et le nombre de secteurs de participation s'accroît progressivement.

Avantage concurrentiel attribuable aux politiques et aux initiatives du gouvernement du Canada

Conseil commercial Canada-Chine

Le Conseil commercial Canada-Chine (CCCC) est un organisme sans but lucratif du secteur privé créé dans le but de faciliter et de promouvoir les échanges et les investissements entre le Canada et la République populaire de Chine. Les membres du CCCC sont des petites et moyennes entreprises (PME) dans une proportion de 60 %. L'organisme a pour mandat de stimuler et d'appuyer le commerce de biens et de services, l'investissement ainsi que les transferts de technologies; de favoriser le développement économique des deux pays et de resserrer les liens entre eux; d'accorder une aide concrète et utile aux entreprises; de se faire le porte-parole des gens d'affaires canadiens sur les questions qui touchent les relations entre le Canada et la Chine, auprès du gouvernement comme du grand public.

Les petites et moyennes entreprises qui ne sont pas en mesure d'assurer une présence constante en Chine tireront avantage du large éventail de services offerts par le CCCC. Parmi les services aux membres, citons des services d'études de marché, d'appui politique, de consultation et de traduction, des conseils en matières de stratégies de négociation et de l'aide pour l'établissement de plans d'affaires.

Programme de coopération industrielle de l'Agence canadienne de développement international

Depuis 1982, le Programme de coopération industrielle de l'Agence canadienne de développement international (PCI-ACDI) encourage activement la participation du Canada au développement socio-économique de la Chine. Le PCI-ACDI offre des services de partage des coûts, pour l'exécution d'études de faisabilité, le développement de projets et la mise à exécution de projets, aux entreprises qui songent à investir en Chine à la faveur d'accords de coentreprise ou au moyen de filiales en participation exclusive. Les intérêts du PCI-ACDI portent essentiellement sur des projets susceptibles d'avoir une incidence sociale. Pour plus de renseignements, consultez le site Web de l'ACDI à http://www.acdi-cida.gc.ca/busine-f.htm ou adressez-vous à un gestionnaire de programme ou de contrat du PCI-ACDI.

Société pour l'expansion des exportations

La Société pour l'expansion des exportations (SEE) est l'organisme officiel de crédit à l'exportation du Canada. Elle facilite les échanges commerciaux des sociétés canadiennes dans plus de 200 pays à travers le monde. Les premières transactions avec la Chine ont eu lieu en 1980. Depuis lors, les clients de la SEE, des entreprises de toutes tailles, ont traité des affaires de plus de 5 milliards de dollars avec la Chine. Cela a nécessité la mise en œuvre de toute une gamme de services de financement.

Ce financement est, en général, accordé au cas par cas en recourant à des lignes de crédit ouvertes dans certaines banques chinoises. Le financement des exportations peut aussi se faire au moyen de prêts consentis directement aux acheteurs, quand leur solvabilité le permet et qu'ils sont autorisé par les responsables chinois à emprunter sur les marchés étrangers. De plus, les programmes d'assurance des exportations et des investissements de la SEE protègent les exportateurs contre toute une gamme de risques commerciaux et politiques. Des programmes de garanties de cautionnement et de remboursement viennent aussi en aide aux clients de la SEE en leur permettant de libérer des liquidités, tout en respectant leurs obligations de garantie de bonne fin pendant l'exécution de leurs contrats commerciaux.

Accord sur la protection de l'investissement étranger

Des négociations sont en cours entre le Canada et la Chine pour conclure un accord de protection des investissements étrangers. Toutefois, l'adhésion de la Chine à l'OMC est un préalable à son parachèvement. Le Canada collabore activement avec le gouvernement chinois pour abattre le plus grand nombre possible de barrières et de restrictions à l'investissement et ce, dans tous les secteurs.

Programme de développement des marchés d'exportation

Le Programme de développement des marchés d'exportation (PDME) aide les entreprises canadiennes à prendre pied sur de nouveaux marchés en partageant les coûts d'activités qu'une entreprise ne pourrait pas ou ne voudrait pas en général entreprendre seule, ce qui permet de réduire les risques que comporte l'entrée sur un marché étranger. Les activités admissibles comprennent les visites sur place, les expositions interprofessionnelles, les visites d'acheteurs, les essais de produits pour certification commerciale, les frais juridiques des accords internationaux de mise en marché, les frais de déplacement des stagiaires de l'entreprise à l'étranger, les frais de démonstration du produit, les documents promotionnels et autres frais nécessaires pour exécuter un plan de développement du marché. Les frais des activités sont supportés à parts égales, selon une formule préalablement approuvée.

La contribution remboursable du PDME va de 5 000 $ à un maximum de 50 000 $. La préférence est accordée aux entreprises qui comptent moins de 100 employés si l'entreprise est dans le secteur manufacturier, et aux entreprises qui comptent moins de 50 employés si l'entreprise est dans le secteur des services, ou aux entreprises dont le chiffre d'affaires annuel se situe entre 250 000 $ et 10 millions de dollars. Les autres volets du programme concernent la préparation d'un appel d'offres international (adjudications de projets d'équipement) et, pour les associations professionnelles, le développement d'activités internationales de mise en marché pour leurs membres. Pour en savoir plus, visitez le site http://www.infoexport.gc.ca/pemd-f.asp ou composez le 1 888 811-1119.

WIN Exports

WIN Exports, une base de données des exportateurs canadiens et de leurs compétences, est utilisée par les délégués commerciaux à travers le monde et par les partenaires d'Équipe Canada Inc. au Canada pour combiner des fournisseurs canadiens avec des clients étrangers possibles, et pour partager l'information sur les événements commerciaux. Pour inscrire votre entreprise dans cette base de données ou pour plus de renseignements, visitez le site Web suivant : http://www.infoexport.gc.ca/winexports/menu-f.asp ou composez le 1 888 811-1119.

CLIENTS DU SECTEUR PUBLIC

Il n'y a vraiment que très peu de différences entre les clientèles publiques et privées dans le secteur chinois des transports. Les organismes du gouvernement chinois sont tous impliqués, à un degré ou à un autre, dans les activités de la plupart des prestataires de services, des installations et des fabricants chinois.

La construction routière est placée sous la responsabilité du Service de l'administration des routes, qui dépend du ministère des Communications (MOC). Les SIT sont régis conjointement par les ministères de la Sécurité publique (MPS), de la Science et de la Technologie (MOST) et des Communications (MOC).

Il est fortement conseillé aux entreprises canadiennes qui veulent avoir accès à ce marché de recourir à la commercialisation directe — par elles-mêmes ou, mieux encore, par le truchement d'un agent — pour présenter leurs produits et services aux utilisateurs et aux agences d'importation. Des responsables ont indiqué que, même lorsqu'il y a appel à la concurrence, les sociétés qui font l'effort de se présenter aux utilisateurs bénéficient souvent d'un avantage par rapport à celles qui ont négligé de le faire. Pour certains des gros projets d'approvisionnement, seuls les fournisseurs présélectionnés seront invités à soumissionner, d'où l'importance des contacts préliminaires.

Lorsqu'ils négocient des contrats, les clients chinois portent une attention particulière à la tarification, au transfert technologique, à la qualité des produits, à la disponibilité des pièces de rechange et au service après-vente. Le financement constitue toujours un enjeu lorsque l'on traite avec la Chine. Les sociétés canadiennes qui peuvent joindre à leurs propositions des options de financement intéressantes jouiront d'un avantage important par rapport à leurs concurrents qui ne peuvent pas le faire. Créativité et souplesse sont des qualités essentielles pour qui veut faire des affaires en Chine.

Bien qu'il soit possible, pour une entreprise canadienne spécialisée, d'accéder au marché chinois de la construction routière à titre indépendant, les responsables du développement de l'infrastructure routière régionale préfèrent acheter des produits et

des services faisant partie d'un marché global. Ils seront donc portés à se tourner vers un consortium, capable de prendre en charge tous les aspects d'un projet routier : conception, construction, financement, équipement, exploitation et entretien.

Organismes gouvernementaux

Le Conseil d'État

Niveau décisionnel le plus élevé du gouvernement chinois, le Conseil d'État dirige globalement l'élaboration de la politique économique chinoise. Formé du premier ministre, de quatre vice-premiers ministres et de cinq conseillers d'État, le Conseil d'État est responsable de l'approbation de tout projet dont la valeur atteint ou dépasse 147,3 millions de dollars ou qui comporte un aspect considéré comme sensible.

La Commission d'État à la planification du développement

La Commission d'État à la planification du développement (SDPC) est un organisme macro-économique central, responsable de l'élaboration de stratégies et de plans visant à assurer le développement économique et social du pays. Elle joue un rôle crucial dans la planification des dépenses du gouvernement central, en étudiant et en approuvant les grands projets d'investissement étranger dont la valeur se situe entre 44 millions et 147,3 millions de dollars.

Une fois l'approbation du SDPC donnée, le projet est ajouté à une liste exhaustive de projets de la Commission. Le ministère des Finances en fait alors l'annonce publique, puis s'occupe de négocier toutes les acquisitions.

La Commission d'État à l'économie et au commerce

La Commission d'État à l'économie et au commerce (SETC) est responsable de la politique macro-économique et de la tâche cruciale de restructurer le secteur manufacturier nationalisé de la Chine. Après les réformes gouvernementales de mars 1998, de nombreux organismes ministériels clés sont devenus des bureaux de la SETC. Parmi ces bureaux nouvellement créés, on trouve celui de l'industrie de la machinerie (Bureau of Machinery Industry), qui est chargé des industries de l'automobile et de la fabrication lourde.

Le ministère du Commerce extérieur et de la Coopération économique

Relevant du Conseil d'État, le ministère du Commerce extérieur et de la Coopération économique (MOFTEC) est chargé de l'administration générale du commerce extérieur et de la coopération économique de la Chine. Ses principales responsabilités comprennent :

- la gestion des relations économiques et du commerce avec l'étranger;
- la mise en œuvre des politiques de commerce extérieur;
- la rédaction de programmes de développement du commerce extérieur à moyen et à long terme et la préparation de plans annuels d'import-export en collaboration avec la SDPC;
- l'approbation de la constitution d'entreprises d'importation et d'exportation;
- la mise en place d'un système de permis d'importation et d'exportation;
- la rédaction et la production des documents relatifs aux coentreprises;
- la négociation des accords commerciaux.

Règles relatives aux marchés publics

En dépit de l'évolution de la Chine vers une économie de marché, les secteurs public et privé ne disposent actuellement que de peu de processus d'affaires cohérents et utilisés dans l'ensemble de l'industrie, en dehors de ceux liés aux plans de développement à l'échelle nationale (par exemple, le plan quinquennal du Congrès national du peuple et les rôles de la SDPC et de la SETC). Tel qu'il se pratique en Chine, le « processus d'affaires » reflète de fait de nombreux facteurs, dont les ordres de gouvernement concernés, le degré de soutien politique, le niveau d'investissement étranger et « d'acceptation », les contrats sur appel d'offres restreint, les fournisseurs « favorisés », les appels à la concurrence organisés dans le seul but de faire descendre les prix, etc.

Il n'y a aucune garantie que les contrats (même ceux qui sont soumissionnés à l'échelle internationale parce qu'ils sont financés par une banque multilatérale de développement) seront octroyés conformément au système d'équilibre de pouvoir existant dans les méthodes occidentales d'appel d'offres. Les facteurs varient selon les projets, à un point tel que, plutôt que de suivre un processus normalisé, les Chinois traitent chaque projet en fonction de son caractère d'unicité, dont la compréhension est fondamentale à toute participation et négociation éventuelles. Avec autant de décisions prises par différents ordres de gouvernement et un financement qui dépend souvent de l'investissement extérieur, les échéanciers ne sont souvent que des indications générales.

L'adhésion imminente de la Chine à l'OMC démontre son engagement à l'égard d'un programme de réforme économique (voir la section intitulée **Adhésion de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce**). Cet engagement produira, à court et à long terme, des ajustements aux pratiques d'affaires des secteurs public et commercial en

Chine. Toutefois, on ne s'attend pas à ce que ces ajustements soient immédiatement adoptés et respectés.

Les appels d'offres pour les projets d'infrastructure, qui sont financés par des organismes multilatéraux ou bilatéraux, sont soumis aux règles des appels d'offres concurrentiels internationaux. Les appels d'offres pour les projets financés par l'OECF du Japon sont annoncés dans la presse chinoise et sont gérés, dans la plupart des cas, par la China National Technical Import Corp. Les projets d'appels d'offres financés par la Banque mondiale et par la Banque asiatique de développement passent par des sociétés d'appel d'offres internationales comme la China National Technical Import/Export Corp., la China Commercial Import/Export Corp., la China Chemical Construction Co. et la China International Tendering Co.

LOGISTIQUE DU MARCHÉ

Circuits de distribution

Il est fortement recommandé que les entreprises canadiennes recourent aux services d'un agent ou distributeur local pour faciliter la pénétration du marché. Les Chinois communiquent presque toujours avec des sociétés étrangères qui ont un bureau ou un représentant en Chine mais pas nécessairement avec les autres. Les coentreprises avec des firmes du pays, les entreprises étrangères en propriété exclusive, les arrangements de transfert de technologie, les sociétés d'import-export, et l'établissement de bureaux locaux de vente sont aussi des options.

Les entrepreneurs canadiens peuvent communiquer avec l'ambassade du Canada à Beijing ou avec les consulats généraux de Chongqing, Guangzhou et Shanghai pour obtenir la liste des distributeurs et agents dignes de confiance et autorisés de leurs régions respectives.

Coentreprises

Les délais nécessaires pour mettre en œuvre un projet, les contraintes qui touchent les importations et les exportations d'équipement ou de produits nécessaires et l'intervention de la bureaucratie peuvent être réduits en participant à des coentreprises avec des organismes provinciaux ou nationaux. Cela est particulièrement vrai dans un grand nombre de régions autonomes, de zones économiques spéciales (ZES), de villes franches côtières et de provinces à planification spéciale. Les provinces de Guangdong et de Hainan bénéficient de privilèges particuliers quand elles traitent avec des investisseurs étrangers.

Facteurs à considérer pour accéder au marché

Pratiques commerciales proposées

Un des aspects les plus importants des relations commerciales en Chine est le concept du *guanxi*, qui signifie grosso modo « avoir des relations utiles ». L'entrepreneur équipé du bon *guanxi* se verra ouvrir les portes vers de vastes réseaux de clients éventuels et pourra plus facilement comprendre (et même parfois éviter) les règlements et restrictions hétéroclites de la Chine.

S'il est vrai qu'un agent ou un associé sur place peut veiller au *guanxi* pour le compte de son partenaire étranger, il est conseillé à l'exportateur d'ouvrir un bureau local ou de se rendre fréquemment sur les lieux en vue d'établir des relations commerciales à long terme qui porteront fruit.

Il va sans dire que toute documentation se rapportant à la formation et au mode d'emploi qui accompagne les produits importés doit être rédigée dans la langue première du client (plus communément le mandarin, quoique le cantonais soit souvent la langue préférée dans certaines régions méridionales de la Chine). Le chinois écrit doit être présenté en caractères simplifiés, et les représentants des sociétés canadiennes doivent apporter avec eux des cartes professionnelles en chinois.

Les sociétés canadiennes se serviront de préférence de moyens de commercialisation et de promotion bien visibles en chinois (p. ex. brochures, annonces dans les revues spécialisées chinoises) pour se faire connaître de leurs clients éventuels et leur indiquer comment communiquer avec elles. La décision d'achat dépend énormément de la fiabilité et de la réputation du vendeur ainsi que du rendement antérieur du produit.

Il faut traiter les clients éventuels et autres associés en affaires avec le respect auquel ils s'attendent. Par conséquent, on utilisera leur titre honorifique (Monsieur, Docteur, etc.) en s'adressant à eux et on s'assurera d'être à l'heure à toutes les réunions. Au moment de l'échange des cartes professionnelles, il convient de faire preuve de considération en lisant attentivement la carte offerte et en faisant un commentaire au sujet du « poste élevé » du client ou de l'associé.

Pour obtenir des renseignements plus complets sur les pratiques commerciales recommandées en Chine, consultez l'Annexe B de ce rapport ainsi que la publication du Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international intitulée *Guide de survie des PME sur le marché chinois*, qui est affichée dans Internet à l'adresse http://www.infoexport.gc.ca /docs/view-e.asp?fn=76520&lg=1.

Financement

Le développement de l'ensemble des industries et des infrastructures de transport nécessitera des injections massives de capitaux étrangers. La Banque mondiale prévoit que les plans de développement des infrastructures, pour la période allant de 2001 à 2005, exigeront des investissements totaux de 590 milliards de dollars.

Par le passé, la Chine tirait une grande partie des fonds nécessaires au développement routier de diverses redevances routières, notamment sur l'entretien des véhicules ou sur les autobus et camions à usage commercial. La nouvelle loi sur les routes a cependant supprimé ces redevances pour les remplacer par des taxes nationales sur le carburant et les véhicules. Bien que cette nouvelle loi n'interdise pas la perception de droits de péage sur les autoroutes, elle affecte les routes à péage qui n'avaient pas encore obtenu les autorisations appropriées et celles qui avaient été mises en place par des administrations locales, d'une manière non compatible avec la nouvelle loi.

La Chine a reçu environ le tiers de tous les prêts qui ont été accordés dans le monde dans le domaine des transports. La Banque mondiale a fourni à elle seule environ 5 milliards de dollars pour la construction de plus de 18 routes et autoroutes en Chine. Des sommes considérables ont également été prêtées à la Chine par la Banque asiatique de développement et la Banque japonaise pour la coopération internationale (Jabic).

On prévoit cependant que les prêts d'organismes multilatéraux pour la construction de routes en Chine baisseront au cours des années à venir, et ceci parce que la Chine commence à empiéter sur les limites d'emprunt qui lui ont été fixées et aussi parce qu'elle n'est plus considérée comme un pays à faible revenu. En fait, elle finance même des projets de développement en Afrique depuis plusieurs années.

Le gouvernement a décidé, en 1998, d'autoriser les banques locales à augmenter leurs prêts à la construction routière, et ceux-ci ont atteint des niveaux record en 1999. Les prêts intérieurs sont généralement accordés pour une période de 5 à 10 ans, à des taux variant entre 6 % et 8 %.

Protection des droits de propriété intellectuelle

Les entreprises canadiennes devraient savoir que même si la Chine a indiqué qu'elle s'engageait à améliorer la protection des droits de propriété, les contrefaçons de marque de même que le vol de technologie brevetée sont encore très répandus.

Les demandes de brevet par les non-résidents étrangers doivent se faire auprès du Bureau des brevets du Conseil de la Chine pour la promotion des affaires internationales ou auprès du Bureau des brevets de Shanghai. Les demandes et les

procédures relatives aux brevets sont publiées dans le Journal des brevets 18 mois après leur dépôt.

Les marques de commerce sont valides pendant 10 ans à partir de la date d'approbation et peuvent être renouvelées sur demande. Les étrangers doivent s'adresser à l'Administration d'État de l'industrie et du commerce en ce qui a trait aux marques de commerce.

Règlements en matière d'importation

Certains problèmes systémiques importants et certaines pratiques entravent l'accès des Canadiens au marché chinois.

Un problème commun auquel de nombreuses firmes canadiennes qui ont pénétré le marché chinois se sont heurtées est le manque de transparence et l'application erratique des lois, des règlements et des pratiques d'importation. Ces difficultés reflètent, d'une part, la nature décentralisée de l'administration en Chine, et d'autre part, la puissance des centres locaux de pouvoir. Les unités administratives des gouvernements locaux et régionaux peuvent souvent agir indépendamment des pouvoirs centraux et des lois écrites adoptées par ceux-ci. Dans le régime douanier, par exemple, il est commun qu'un même produit soit assujetti à différentes redevances dans divers ports car chaque administration portuaire ajoute ses propres frais administratifs et divers aux droits de base sur les importations. À cause de ces pratiques, il est impossible de calculer exactement les coûts d'exportation, ce qui empêche l'établissement de liens commerciaux uniformes et durables. Dans le cas des projets d'immobilisations, le processus d'approbation est souvent flou, et tout comme pour n'importe quel projet en particulier, il est difficile de savoir qui est l'autorité décisionnelle ultime.

Les droits élevés sur les importations constituent une des principales entraves aux exportations canadiennes. Les exportateurs canadiens sont particulièrement vulnérables si leurs produits font concurrence à des biens produits dans le pays ou ont un prix mondial fixe. Dans le domaine qui nous occupe ici, les droits d'importation sont les suivants :

- de 12 à 20 % sur le matériel de construction lourd : ceci est très élevé, mais les taux sont à la baisse;

- de 20 à 50 % sur le matériel destiné à des SIT : ces taux devraient se situer entre 15 et 25 % une fois que la Chine fera partie de l'OMC.

Il faut ajouter au coût des importations la taxe à la valeur ajoutée (TVA) de 17 %, à laquelle la plupart des produits importés sont assujettis. En outre, les droits de douane et la TVA ne sont pas appliqués uniformément, avantageant parfois les concurrents

chinois ou étrangers d'un exportateur. Cette situation changera sans doute avec l'entrée prochaine de la Chine dans l'Organisation mondiale du commerce.

Les entreprises canadiennes peuvent souvent réduire les droits qui leur sont imposés en exportant leurs produits en pièces détachées car l'assemblage de ces composantes assure de l'emploi aux citoyens chinois. Par ailleurs, l'exportation de produits vers les cinq zones économiques spéciales de la Chine, les villes ouvertes et les zones de commerce étranger peut être avantageuse, car à ces endroits, il peut être possible de bénéficier d'une forme quelconque de réduction préférentielle ou d'exemption des droits. Cependant, les traitements spéciaux de ce type tendent à changer assez rapidement; par conséquent, les entreprises désireuses d'exploiter des possibilités d'exportation devraient consulter régulièrement les autorités locales pertinentes.

D'autres facteurs entravent l'accès au marché dans le secteur chinois des transports :

- les obstacles à l'investissement;
- l'incapacité de recourir à un processus d'examen judiciaire pour en appeler des décisions des agents chinois;
- le traitement égal des firmes étrangères et chinoises (traitement national), traitement égal des importations de différents pays, p. ex. statut de nation la plus favorisée (NPF);
- l'accès aux devises étrangères;
- les obstacles non tarifaires (comme les permis et quotas d'importation, et l'octroi de subventions gouvernementales aux fabricants chinois).

Ces points font actuellement l'objet des négociations multilatérales et bilatérales liées à l'entrée de la Chine dans l'OMC.

Adhésion de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce

La Chine a pris envers les membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) plusieurs engagements commerciaux qui devraient se concrétiser lors de son entrée à l'OMC. Ces engagements comprennent des concessions tarifaires ainsi que la promesse d'appliquer les règles de l'OMC en matière de subventions, de normes, de propriété intellectuelle, d'octroi des licences d'importation, de mesures concernant les investissements liées au commerce et de mesures sanitaires et phytosanitaires. La Chine sera également tenue de respecter les principes fondamentaux de l'OMC, qui exigeront un renforcement de ses procédures judiciaires commerciales et une meilleure transparence.

Les engagements de la Chine envers l'OMC devraient contribuer à réduire le risque de faire des affaires en Chine et intensifier les échanges commerciaux ainsi que les mouvements d'investissements. Par ailleurs, la plupart des mesures seront mises en œuvre progressivement. Dans le cas des droits de douane, la majeure partie des nouveaux droits consolidés seront réduits en cinq étapes annuelles, égales et progressives, à partir de la date d'adhésion de la Chine à l'OMC.

La Chine a négocié un certain nombre de concessions tarifaires dans le cadre des accords bilatéraux qu'elle a conclus avec des pays membres de l'OMC. La concession la plus favorable pour tout article s'appliquera à tous les États membres dès que la Chine aura adhéré à l'OMC.

Le 26 novembre 1999, le Canada et la Chine ont signé un accord bilatéral prévoyant l'amélioration de l'accès au marché pour un éventail de produits et services. Cet accord couvre tous les produits et les services traités dans ce rapport.

Normes, certificats et enregistrements locaux nécessaires

Tous les produits et les services de transport doivent respecter les normes techniques et de sécurité mises en œuvre par le MOR.

Risques associés au crédit à l'exportation, restrictions sur les lettres de crédit et contrôle des devises

Les transactions commerciales exigeant des échanges de devises doivent être approuvées par l'Office central de contrôle des changes. Une lettre de crédit de la Banque de Chine indique habituellement que les approbations nécessaires ont été obtenues. Selon les modalités énoncées dans la plupart des lettres de crédit de la Banque de Chine, les paiements sont effectués seulement après réception des documents d'exportation (soit au bout d'environ deux semaines). Pour se protéger dans l'éventualité où les conditions de la transaction ne seraient pas remplies, les acheteurs chinois demandent souvent une lettre de crédit de soutien de la banque de l'exportateur au moment du versement du premier acompte.

Les acomptes sur les achats de gros matériel et de technologies de sociétés étrangères se chiffrent normalement entre 15 % et 25 % de la somme due. Une autre somme pouvant aller jusqu'à 75 % est payée à la livraison et le solde est versé au moment de l'installation. Les sociétés étrangères qui font des affaires en Chine ont trouvé que les clients des secteurs public et privé sont habituellement diligents et versent les paiements à temps et conformément aux dispositions de l'entente. Les crédits à court terme (de 30 à 90 jours) sont courants.

La Chine ne permet pas que les lettres de crédit émises par ses banques soient confirmées par d'autres banques chinoises ou étrangères.

Les agents et distributeurs chinois connaissent habituellement très bien l'usage des lettres de crédit et d'autres mécanismes communs de financement des exportations.

ACTIVITÉS PROMOTIONNELLES

Activité/description	Organisateur
CTC-Construction Technology China Exhibition on Construction Equipment and Building Material Machinery China International Exhibition Centre Du 8 au 11 novembre 2000 Foire commerciale annuelle consacrée à des produits tels que les matériaux et machines de construction, les engins de terrassement, les équipements de construction de bâtiments et de routes, le matériel d'entretien de routes et les machines à forer le roc.	**Adsale Exhibition Services Ltd.** 4e étage, Stanhope House, 734, ch. King's North Point, Hong Kong Tél. : (852) 2811-8897 Téléc. : (852) 2516-5024 Contact : Stanley Chu Courriel : aes@adsaleexh.com
International Exhibition on Road and Water Transport Technology and Equipment National Agricultural Exhibition Centre Du 25 au 28 octobre 2000 Du 22 au 25 août 2002 Exposition biennale consacrée aux techniques de construction de routes, de ponts et d'ouvrages de drainage, à l'ingénierie de la circulation, aux véhicules automobiles, aux ports et chenaux de navigation, aux installations portuaires, à la gestion des transports par voie navigable, à l'architecture navale, au transport intermodal et aux équipements portuaires.	**Beijing International Exhibition Centre** A1, rue North Qingnianhu Andingmenwai, district de Dong Cheng Beijing 100011 Chine Tél. : (86-10) 6422-7788 Téléc. : (86-10) 6425-1287 Personne-ressource : Chai Yingjie Courriel : yingjie@biec.com.cn
T&P China International Traffic and Parking Exhibition Shanghai Everbright Convention Centre Du 15 au 18 novembre 2000 Exposition consacrée au matériel et aux systèmes de construction de routes, de contrôle de la circulation, de signalisation, de mesure et de réglementation de la circulation, aux systèmes de stationnement et aux systèmes de transport innovateurs.	**Keylong Exhibition Services Co. Ltd.** E19B, plaza Strength New Hongqiao Business Square 600, ch. Tianshan Shanghai 200051 Chine Tél. : (86-21) 5289-6776 Téléc. : (86-21) 5289-6776 Ext. 26 Personne-ressource : David Zhong Courriel : keylong@public.sta.net.cn

PRINCIPALES PERSONNES-RESSOURCES ET SERVICES DE SOUTIEN

Personnes-ressources au sein du gouvernement du Canada

Ambassade et consulats canadiens

Ambassade du Canada – Beijing
19, Dongzhimenwai Dajie
District de Chaoyang
Beijing 100600 Chine
Tél. : (86-10) 6532-3536
Téléc. : (86-10) 6532-4072
Internet: : http://www.canada.org.cn
Personne-ressource : Murray King
Courriel : murray.king@dfait-maeci.gc.ca

Consulat du Canada – Chongqing
Bureau 1705, Tour Metropolitan
Wu Yi Lu, district de Yu Zhong
Chongqing 400010 Chine
Tél. : (86-23) 6373-8007
Téléc. : (86-23) 6373-8026
Internet: : http://www.canada.org.cn
Personne-ressource : Peter Liao
Courriel : peter.liao@dfait-maeci.gc.ca

Consulat général du Canada – Guangzhou
Bureau 801, China Hotel Office Tower
Liu Hua Lu
Guangzhou 510015 Chine
Tél. : (86-20) 8666-0569, poste 225
Téléc. : (86-20) 8667-2401
Internet: : http://www.canada.org.cn
Personne-ressource : Cathy Yao
Courriel : cathy.yao@dfait-maeci.gc.ca

Consulat général du Canada – Shanghai
Tour 4, bureau 604
Shanghai Centre
1376, Nanjing Xi Lu
Shanghai 200040 Chine
Tél. : (86-21) 6279-8400
Téléc. : (86-21) 6279-8401
Internet: : http://www.canada.org.cn
Personne-ressource : Thomas Chen
Courriel : thomas.chen@dfait-maeci.gc.ca

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI)
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario) K1A 0G2
Internet: : http://www.dfait-maeci.gc.ca

Division de la Chine et de la Mongolie (PCM)
Tél. : (613) 996-7256
Téléc. : (613) 943-1068
Personne-ressource : Gregory Chin
Courriel : gregory.chin@dfait-maeci.gc.ca

Division de l'appui aux marchés
Tél. : (613) 996-0446
Téléc. : (613) 996-1225
Personne-ressource : Doug Pelkola
Courriel : doug.pelkola@dfait-maeci.gc.ca

Corporation commerciale canadienne (CCC)
50, rue O'Connor, bureau 1100
Ottawa (Ontario) K1A 0S6
Tél. : (800) 748-8191 ou (613) 996-0034
Téléc. : (613) 995-2121
Internet: : http://www.ccc.ca

Société pour l'expansion des exportations (SEE)
151, rue O'Connor
Ottawa (Ontario) K1A 1K3
Tél. : (800) 850-9626 ou (613) 598-2500
Téléc. : (613) 598-6697
Internet: : http://www.edc.ca

Industrie Canada
235, rue Queen, 10e étage, Tour Est
Ottawa (Ontario) K1A 0H5
Internet: : http://info.ic.gc.ca

Direction générale du secteur des services et des grands projets
235, rue Queen, 7e étage, Tour Est
Ottawa (Ontario) K1A 0H5
Tél. : (613) 954-2990
Téléc. : (613) 952-9054
Personne-ressource : Hubert Larose
Courriel : larose.hubert@ic.gc.ca

Associations canadiennes

Conseil commercial Canada-Chine (CCCC)
180, rue Dundas Ouest, bureau 1502
Toronto (Ontario) M5G 1Z8
Tél. : (416) 954-3800
Téléc. : (416) 954-3806
Courriel : ccbc@istar.ca
Internet: : http://www.ccbc.com

ITS Canada
133, prom. Wynford
North York (Ontario) M3C 1K1
Tél. : (416) 441-4111
Téléc. : (416) 441-0226
Courriel : webmaster@itscanada.ca
Internet: http://www.itscanada.ca

Organismes du gouvernement chinois

China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT)
1, rue Fuxingmenwai
Beijing 100860 Chine
Tél. : (86-10) 6851-3344, poste 8611
Téléc. : (86-10) 6851-7153
Personne-ressource : Ding Zhongze, directeur du service de la liaison

China International Tendering Company (CITC)
Bureau 514, Édifice Jiu Ling (aile Nord)
21, Xisanhuan Beilu
Beijing 100089 Chine
Tél. : (86-10) 6840-4404
Téléc. : (86-10) 6842-7328

China National Industrial Machinery Import and Export Company (CMC)
Aile Ouest, plaza Sichuan
1, rue Fuchengmen Wai
Beijing 100037 Chine
Tél. : (86-10) 6899-1155
Téléc. : (86-10) 6899-1166

China National Instruments Import and Export Corporation (Instrimpex)
Édifice Instrimpex
6, Xizhimenwai Dajie
Beijing 100044 Chine
Tél. : (86-10) 6835-6783
Téléc. : (86-10) 6833-0670

China National Technical Import and Export Corporation (CNTIC)
Édifice Jiu Ling
21, Xi San Huan Bei Lu
Beijing 100081 Chine
Tél. : (86-10) 6840-4830
Téléc. : (86-10) 6840-4833

Ambassade de la République populaire de Chine
515, rue St-Patrick
Ottawa (Ontario) K1N 5H3
Tél. : (613) 789-3434
Téléc. : (613) 789-1911
Internet : http://www.chinaembassy-canada.org

Consulats généraux de la République populaire de Chine
Calgary
1011, 6e Avenue S.-O., bureau 100
Calgary (Alberta) T2P 0W1
Tél. : (403) 264-3322
Téléc. : (403) 264-6656

Toronto
240, rue St-George
Toronto (Ontario) M5R 2P4
Tél. : (416) 964-7260
Téléc. : (416) 324-6468

Vancouver
3380, rue Granville
Vancouver (Colombie-Britannique) V6H 3K3
Tél. : (604) 734-7492
Téléc. : (604) 737-0154

Ministry of Communications (MOC)
11, Jianquomennei Dajie, district de Dongcheng
Beijing 100736 Chine
Tél. : (86-10) 6529-2214
Téléc. : (86-10) 6529-2345
Personne-ressource : Hu Jinglu, directeur général, service de la Coopération internationale

Department of Highway Administration
Construction and Co-ordination Division
Tél. : (86-10) 6529-2737
Téléc. : (86-10) 6529-2766
Personne-ressource : Ren Jinxiong, chef de division

First Highway Survey and Design Institute
87 Youyi Xi Lu
Xi'an 710068 Chine
Tél. : (86-29) 721-0249
Téléc. : (86-29) 721-4756
Personne-ressource : Huo Ming, président

Ministry of Construction
9, Sanlihe Dajie, Xicheng Qu
Beijing 100736 Chine
Tél. : (86-10) 6839-3681
Téléc. : (86-10) 6839-3333

State Administration of Machinery Industry
46, ch. Sanlihe
Beijing, 100823 Chine
Tél. : (86-10) 6595-2357
Téléc. : (86-10) 6859-5054

Patent Agency
6, Xituchenglu, Jimenqiao, district de Haidian
Beijing 100088 Chine
Tél. : (86-10) 6209-3268
Téléc. : (86-10) 6201-9615
Internet: http://www.cpo.cn.net

Shanghai Intellectual Property Administration
9e étage, Édifice Ziyuan
268, Zhaojiabang Lu, Shanghai, Chine
Tél. : (86-21) 6431-5757
Téléc. : (86-21) 6437-8364

State Administration of Industry and Commerce
8, Sanlihe Donglu
District de Xicheng
Beijing 100820 Chine
Tél. : (86-10) 6803-2727
Internet: http://www.saic.gov.cn

Associations chinoises

China Association for Science and Technology (CAST)
New Technology Development Centre (NTDC)
Bureau 305, 86, ch. Xueyuan Nan
Beijing 100081 Chine
Tél. : (86-10) 6217-0167
Téléc. : (86-10) 6217-4946
Personne-ressource : Zhao Jiang, sous-directeur

China Communications and Transport Association
Beijing Hulian Advertising Agency
10, Fuxingmenwai Dajie
Beijing, Chine
Tél. : (86-10) 6859-3264
Téléc. : (86-10) 6859-5686
Personne-ressource : Zheng Yanhua, directeur général

China Urban Public Transport Association
9, ch. Sanlihe
Beijing 100835 Chine
Tél. et téléc. : (86-10) 6839-4639
Personne-ressource : Zhang Kuifu, vice-président du conseil d'administration
Courriel : cupta@public3.bta.net.cn

Road Construction Machinery Society
Tél. et téléc. : (86-10) 6595-2357
Personne-ressource : Huang Jia De, secrétaire général

Organismes chinois responsables de la construction des routes

Province de Guizhou

Guizhou Expressway Development Co.
7, ch. Yanan Ouest, Giuyang
Guizhou 550003 Chine
Tél. : (86-85) 1599-2723
Téléc. : (86-85) 1682-9634
Personne-ressource : Huang Maolin, directeur général adjoint
Courriel : gxjl@public1.gy.gz

Chongqing Expressway Construction Co.
40, ch. Jiukengzi, Daping
Chongqing 400042 Chine
Tél. : (86-23) 6881-2859
Téléc. : (86-23) 6881-6906
Personne-ressource : Xu Mou, General Manager
Courriel : chghcd@public.cta.cq.cn

Qingzhen Huangguoshu Section of the Guiyang Huangguoshu Highway Transformation
Ashun City
Guizhou 561000 Chine
Tél. : (86-85) 1322-5791
Téléc. : (86-85) 1322-5429
Personne-ressource : Chen Wenhua

Shanghai

Shanghai Municipal Expressway Construction Office
Tél. : (86-21) 6301-6996
Téléc. : (86-21) 6304-2290
Courriel : smeabe@public3.sta.net.ca
Personne-ressource : Su Yaoqiang, directeur
Internet: http://www.highway.sh.cn or http://www.shucm.sh.cn

Shanxi Province

LISC
15, ch. Xinjian
Taiyuan, Shanxi 030002 Chine
Tél. : (86-35) 1406-3136
Téléc. : (86-35) 1406-3136
Courriel : lisc@ec.com.cn
Internet: http://www.xswjm.com.cn

Fabricants chinois de systèmes intelligents de transport

Shanghai Huaming Electronic Metal Cabinet Factory
Litahuizhen, district de Songjiang
Shanghai 201617 Chine
Tél. : (86-21) 5784-5492
Téléc. : (86-21) 5784-1796
Personne-ressource : Zhang Jinchun, président du conseil d'administration
Courriel : shhmdz@online.sh.cn
Produit un système de billetterie électronique; partenaire de la société américaine Cubic.

Shanghai Huahong Micro-Electronic Group Co.
18e étage, 918, Huaihai Zhong Lu
Shanghai, Chine
Tél. : (86-21) 6415-0827
Téléc. : (86-21) 6415-0830
Personne-ressource : Wang Weiguo
Travaille avec la société espagnole Indre.

Shenzhen Jieshun Machinery and Electronics Co. Ltd.
Jieshun Mansion
17, ch. Meilin, district de Futian
Shenzhen 518049 Chine
Tél. : (86-75) 5311-2288
Téléc. : (86-75) 5311-2306
Courriel : jieshun@public.szonline.net
Intégrateur de systèmes et fabricant de cartes à circuit intégré sans contact pour stationnements, entrées d'immeubles et réseaux de transport public.

Shenzhen Jianyun Electronics Scientific and Technological Co. Ltd.
3e étage, Édifice 615, Zone industrielle de Bagualing
Shenzhen 518029 Chine
Tél. : (86-75) 5225-3006
Téléc. : (86-75) 5242-0173
Courriel : kenluck@nenpub.szptt.net.cn
Met au point et produit des cartes à circuit intégré sans contact pour des réseaux de transports en commun.

Shenzhen Tefa Modern Computer Co. Ltd.
Édifice R1-A, Village industriel Hi-Tech
Rue Shennan
Shenzhen 518057 Chine
Tél. : (86-75) 5661-6999 Ext. 6602
Téléc. : (86-75) 5663-5988
Personne-ressource : Qi Kaibiao, département des systèmes
Internet: http://www.mcm.com.cn
Intégrateur de systèmes d'application pour cartes à circuit intégré sans contact.

Grandes sociétés chinoises de construction de routes et de fabrication d'équipement

Beijing No. 1 Municipal Engineering Co.
1, Hepingli Zhongjie, Dongcheng
Beijing 100013 Chine
Tél. : (86-10) 421-6961
Téléc. : (86-10) 421-1776
Personne-ressource : Zhang Fan, directeur général

China Road and Bridge Corp.
Import/Export Department
Andingmenwai, Beijing 100011 Chine
Tél. : (86-10) 6421-6925
Téléc. : (86-10) 6428-5686
Filiale du ministère des Communications.

Beijing No.5 Urban Building Engineering Co.
10, Anyuandongli Sanqu, Chaoyang
Beijing 100029 Chine
Tél. : (86-10) 6404-2802
Téléc. : (86-10) 6401-8090

Shaanxi Road and Bridge Engineering Co.
10, Jixianglu, Nanjiao, Xi'an
Shaanxi 710081 Chine
Tél. : (86-29) 821-8804
Téléc. : (86-29) 526-3016

MMI, No. 20 Metallurgical Construction Co.
441, Pangulu, Baoshan,
Shanghai 201900 Chine
Tél. : (86-21) 664-7962
Téléc. : (86-21) 660-0743

Shenzhou Road Markers Manufacturing Co. Ltd.
106, Shenzhou Gardon, Village Dantong
North Gate, Zhangzhou City
Fujian, Chine
Tél. : (86-59) 6202-8878
Téléc. : (86-59) 6202-6696
Fabrique des bandes réfléchissantes et de la peinture thermofusible pour les routes.

Publication sectorielle chinoise

China Construction News
Baiwanzhuang
Beijing 100037 Chine
Tél. : (86-10) 6834-5058
Téléc. : (86-10) 6831-1589
Publié en langue chinoise.

BIBLIOGRAPHIE

Asia Pulse. « Korea Highway Corp. to Set Up Joint Venture with China », 23 juillet 1999.

Asia Pulse. « Overseas Investors Pour Over US$137 Billion into China Road Building » 20 janvier 1999.

China Business Information Network. « China: Xinjiang Builds Expressway with World Bank Loans », 28 juin 1999.

China ITS. *4th Asia-Pacific ITS Seminar*. Téléchargé de http://www.chinaits.org/homepage/02ei-01.htm le 9 août 2000.

China ITS. *About ITS*. Téléchargé de http://www.chinaits.org/homepage/02ab-01.htm le 9 août 2000.

China ITS. *Administration Department*. Téléchargé de http://www.chinaits.org/homepage/02re-01.htm le 9 août 2000.

China ITS. *The Coordination Office of China National Intelligent Transport Systems Was Set Up (ITS)*. February 29, 2000. Téléchargé de http://www.chinaits.org/homepage/02po-01.htm le 9 août 2000.

China National Railway Locomotive & Rolling Stock Industry Corp. (LORIC). « Annual Report of LORIC, 1998 », téléchargé de http://www.loric.com..cn/loric/english/report/9801.htm le 8 août 2000.

ChinaOnline. « Koch Materials to Supply Asphalt to China Highways », 5 mai 1999.

Clear Thinking. *China Infrastructure: The Highway Law of the PRC – Translation and Commentary.* Novembre 1999.

EIU/China Hand. *Infrastructure China – Executive Summary, Roads, Rail, Aviation, Power, Water Treatment and Ports and Shipping.* Novembre 1999.

Graham & Whiteside Ltd. *China – Private Railroad Companies.*

Groupe de la Banque mondiale. « World Bank Invests $400 Million In China's Infrastructure », 18 décembre 1996. Téléchargé de http://www.worldbank.org/html/extdr/extme/1211.html le 9 août 2000.

HongKong.com. « No. 2 Subway Ligne Under Construction in Guangzhou », 11 août 2000.

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. « Le Plan d'action commercial pour la Chine et Hong Kong 2000 », 1999. Téléchargé de http://www.dfait-maeci.gc.ca/china/business/doc.asp?Name=china1&Language=fr#Transports le 27 janvier 2000.

Morgan Stanley Dean Witter.« *China: Infrastructure* », 7 décembre 1999.

Morgan Stanley Dean Witter.« *China: Infrastructure – Who Benefits From China's Changing Highway Policy?* », 11 novembre 1999.

U.S. Department of Commerce.« *Highway Construction Industry – ISA980301* », 1er mars 1998.

U.S. Department of Commerce.« *Highway Construction Projects – IMI041200* », 12 avril 2000.

U.S. Department of Commerce.« *Large-Scale Project in Guizhou Province – IMI060700* », 7 juin 2000.

U.S. Department of Commerce.« *Top Ten Infrastructure Project in Western China – IMI051900* », 19 mai 2000.

U.S. Department of Commerce.« *World Bank Funded Highway Project – IMI0093099* », 30 septembre 1999.

World News Connexion. « PRC Bank Offers Loan for Highway Building in Shaanxi », 8 avril 2000.

World News Connexion. « Tibet Accelerates Highway Construction », 15 mars 2000.

Xinhua News Agency. « China to Import Two Billion Dollar Engineering Machinery Annually », 18 décembre 1998.

Xinhua News Agency. « Heilongjiang Invites Bidders for Expressway Project », 21 avril 1999.

Xinhua News Agency. « Highway to Reach Remotest Chinese Villages », 17 avril 2000.

Xinhua News Agency. « Investors Sought for Xuchang–Pingdingshan–Nanyang Highway Project », 10 mai 1999.

AUTRES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

Sites Internet utiles

Ambassade du Canada à Beijing : **http://www.canada.org.hk/english/index.html**. Voir en particulier *China-Hong Kong : Profil : Protocole d'affaires* (très complet; fournit de nombreux renseignements tant pour les nouveaux venus que pour les vétérans du marché chinois) et *Exportation et Investissement : Guide de survie des PME sur le marché chinois* (offre des renseignements complets d'excellente qualité sur divers aspects du commerce des produits et services en Chine)

Asia Gateway Events : **http://events.asiagateway.com**

Banque de développement du Canada : **http://www.bdc.ca**

Banque mondiale en Chine : **http://www.worldbank.org.cn**.

Chinamarket : **http://www.chinamarket.com.cn** (publie les avis et préavis d'appels d'offres et de l'information sur les sociétés)

China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT) : **http://www.ccpit.org** ((une autre excellente source d'information sur la réglementation, les tarifs douaniers, le milieu des affaires et beaucoup d'autres sujets.)

China – Guide to Technology Transfer for Canadian Business : **http://www.infoexport.gc.ca/docs/view-e.asp?did=459&gid=245#3**

ChinaSite : **http://chinasite.com** (Portail chinois Internet très complet avec des liens vers un grand nombre de secteurs d'activité.)

China Trading : **http://www.chinatrading.com**

China Daily : http://**www.chinadaily.com**

China Statistics : **http://www.stats.gov.cn/**

China Today : **http://www.chinatoday.com**

ChinaPages – China Business Information Resources : **http://www.chinapages.com**

Conseil commercial Canada-Chine (CCBC) : **http://www.ccbc.com**

ExportSource : **http://exportsource.gc.ca**

Institutions financières internationales : **http://www.dfait-maeci.gc.ca/ifinet**

La fenêtre du Canada sur la Chine (MAECI) : **http://www.canada.org.hk**

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) : **http://www.dfait-maeci.gc.ca**

Sinosource – Business Directory of China : **http://www.sinosource.com**

South China Morning Post : **http://www.scmp.com/news**

ANNEXE A : Projets de construction routière extérieurs au projet NTHS

Projet	Description	Délai	Coût (millions $)	Financement
Projets interprovinciaux				
Autoroute Changchun – Harbin : autoroute Hashuang	• 262 km d'autoroute à péage à quatre voies, à accès limité • achat de matériel de perception de péage, de gestion de la circulation et de sécurité, de communication, d'entretien et de vérification de la charge par essieu • achat de services de formation et de conseil en supervision de chantiers ainsi qu'en ingénierie et surveillance de la sécurité routière	Achèvement avant 2002	1 075	39 % de capitaux étrangers
Autoroute Chongqing – Guizhou	• 176 km d'autoroute à péage à quatre voies, à accès limité • réfection de 826 km de voies de raccordement • achat de matériel de perception de péage, de gestion de la circulation et de sécurité, de communication et d'entretien • achat de services de formation et de conseil en supervision de chantiers ainsi qu'en ingénierie et surveillance de la sécurité routière	ND	543	ND
Route Guiyang – Xinzhai	• 255,5 km d'autoroute entre Buiyang City (province de Guizhou) et la Chine du Sud-Ouest	ND	ND	Jabic (Japon)

Projet	Description	Délai	Coût (millions $)	Financement

Autoroutes Hebei & Liaoning	• 200 km d'autoroute à quatre voies, à accès limité, entre Baodi et Shanhaiguan (province de Hebei), dont :
	  • 58 km à quatre voies (de Baodi à Tangshan) et
	  • 142 km à six voies (de Tangshan à Shanhaiguan)
	• achat de matériel de perception de péage, de gestion de la circulation et de sécurité, de communication et d'entretien
	• achat de services de formation et de conseil en supervision de chantiers ainsi qu'en ingénierie et surveillance de la sécurité routière
		ND	1 527	37 % de capitaux étrangers

Autoroute Houma–Yanliang	• 235 km d'autoroute entre Houma (province de Shanxi) et Yanliang (province de Shaanxi)	ND	ND	ND
Autoroutes Liaoning & Jilin	• 340 km d'autoroute à quatre voies, à accès limité, entre Shanhaiguan (province de Hebei) et Shenyang (province de Liaoning) • 90 km d'autoroute à quatre voies, à accès limité, entre Changchun et Jilin City (province de Jilin) • achat de matériel et d'installations pour l'entretien routier et la sécurité, la supervision de chantiers et les essais de matériaux, ainsi que l'exploitation des péages et les communications • achat de services de conseil en supervision de chantiers et en formation	ND	1 720	41 % de capitaux étrangers

Projet	Description	Délai	Coût (millions $)	Financement
Projet de route nationale II (couloir Guangdong – Hunan)	• 169 km d'autoroute de Xiangtan à Leiyang • 109 km d'autoroute de Xiangtan à Gantang • installations de service, d'administration et d'entretien, postes de péage • 61 km de voies de raccordement dans les provinces de Hunan et de Guangdong	ND	1 540	MOC : 14 %, gouv. de la province de Hunan : 18 %, gouv. de la province de Guangdong :33 % et Banque mondiale : 35 %
Projet de route nationale III	• ajout de sections à l'autoroute Beijing–Zhuhai, dont : • 138 km d'autoroute entre Beijing et Zhuhai • 31 km d'autoroute entre Shanghai et Chengdu (Hurong) • voies de raccordement entre les autoroutes Beijing–Zhuhai et Shanghai–Chengdu • Pont Wuhan Junshan sur le Yangzi, premier projet CET réalisé en Chine	ND	280	Banque mondiale
Projet de route nationale IV (provinces de Hubei–Hunan)	• Prolongation de 291 km de l'autoroute Beijing–Zhuhai	ND	520	Banque mondiale
Route Shanghai – Zhejiang (anciennement route Shanghai – Hangzhou)	• 130 km d'autoroute (quatre voies, accès limité) • 56 km de voies d'accès • réfection de 86 km de routes à grande circulation dans la province de Zhejiang	ND	390	Banque mondiale
Province d'Anhui				
Province d'Anhui	• construction de 8 000 km de routes dont 1 800 km seront des autoroutes	2000-2005	8 900	La province est à la recherche d'un concours étranger
Province de Gansu				
Autoroute Lanzhou–Baiyun	• 90 km de route de première catégorie	ND	410	ND

Projet	Description	Délai	Coût (millions $)	Financement
Province de Guizhou				
Projet Guiyang Huangguoshu	• réfection et élargissement de 111 km de route; passage de la classe II à la classe I (deux à quatre voies)	ND	15	Gouv. chinois : 20 %, le solde devant provenir d'investissements étrangers
Projet de développement routier Hebei	• 140 km d'autoroute à péage à quatre voies, à accès limité • construction et réfection de 230 km de routes rurales de liaison et de 110 km de routes donnant accès à des villages	ND	ND	Financé par l'AsDB
Province de Heilongjiang				
Autoroute Harbin – Shuangchen	• 101 km d'autoroute à quatre voies	ND	ND	Financé en partie par l'AsDB
Province de Henan				
Autoroute Nanyang – Southwest	• 160 km d'autoroute à quatre voies	pour 2001	638	ND
Province de Jilin				
Autoroute Changyu : Autoroute Changchun – Harbin	• 161 km d'autoroute • achat de matériel de perception de péage, de gestion de la circulation et de sécurité, de communication, d'entretien routier, de vérification de la charge par essieu et de supervision de chantier • achat de services à contrat de conception technique, supervision de chantiers, gestion de marchés, sécurité routière et formation et perfectionnement des ressources humaines	ND	803	43 % de capitaux étrangers
Autoroute Jilin–Changchun	• 84 km, quatre voies	ND	410	ND

Projet	Description	Délai	Coût (millions $)	Financement
Province de Liaoning				
Province de Liaoning	• développement d'un réseau routier en étoile à partir de Shenyang, consistant à construire des routes de Shenyang à Benxi et de Shenyang à Tieling	en cours	ND	ND
Province de Shaanxi				
Province de Shaanxi	• 8 000 km de nouvelles routes : six grandes routes seront construites au cours de la durée du 10e plan quinquennal	avant la fin de 2010	1 950	China Construction Bank
Shanghai				
Réseau de voies rapides de Shanghai	• 650 km de voies rapides reliant Shanghai aux provinces de Jiangsu et Zhejiang : • cinq routes d'une longueur totale de 180 km avant 2002 • neuf routes d'une longueur totale de 350 km entre 2003 et 2005	avant la fin de 2010	7 000	ND
Province de Shanxi				
Autoroute Fenyang–Liulin	• 116 km d'autoroute à quatre voies	ND	390	Le financement doit venir à 60,5 % de l'étranger
Région autonome du Tibet				
Projet de routes à grande circulation	• 4 700 km de routes qui porteront le total de la région à 27 000 km	avant 2005	2 000	ND
Région autonome de Xinjiang Uygur				
Autoroute Turpan – Dahuangshan	• 183 km d'autoroute à quatre voies	1995-2000	330	Banque mondiale
Autoroute Urumqui–Kuitun	• 266 km d'autoroute à quatre voies	1995-2000	330	Banque mondiale
Autoroute Kuitin–Sailimu	• projet de 323 km en préparation	ND	ND	ND
4e autoroute	• autoroute de 464 km à l'étude	ND	ND	ND

Projet	Description	Délai	Coût (millions $)	Financement
Province de Yunnan				
Projet inter régional de réfection de routes	• réfection de neuf routes inter-régionales • construction d'un réseau de grandes routes reliant le Yunnan au Sichuan, au Tibet, à Guizhou et à Guilin	ND	ND	ND
Autoroute Yuanjiang – Mohei	• 147 km d'autoroute à quatre voies, à accès limité • réfection de 540 km de voies de raccordement • achat de matériel d'ingénierie et de surveillance de la circulation, de perception de péage, contrôle de la qualité, entretien routier et sécurité routière, forage de tunnels et réfection de voies de raccordement	Achèv e-ment en 2003	1 144	44,5 % de capitaux étrangers
Province de Zhejiang				
Autoroute Jinhua – Lishui – Wenzhou	• 93 km – 2e phase du projet	ND	ND	ND

Source : Banque asiatique de développement, EIU, U.S. Department of Commerce, Banque mondiale et publications diverses.

ANNEXE B : Statistiques sur les importations chinoises

Tableau 6. Quinze principaux exportateurs de matériel de construction routière entre 1997 et 1999 (en millions de dollars)

	1996	1997	1998	1999
Japon	3 342,26	3 563,29	3 456,53	4 829,35
Corée du Sud	823,64	796,02	579,18	1 527,71
États-Unis	1 390,54	1 169,21	1 604,47	1 327,72
Allemagne	750,75	751,73	956,7	549,17
Indonésie	0,08	0,22	9,07	178,39
France	71,19	207,85	205,85	162,17
Suède	189,72	240,21	123,68	156,20
Italie	251,55	70,13	52,83	111,83
Canada	**26,10**	**42,37**	**34,99**	**93,91**
Royaume-Uni	46,10	62,02	110,21	72,42
Singapour	212,96	97,83	96,67	68,99
Taïwan	77,99	87,06	66,11	60,74
République tchèque	93,22	64,36	73,28	49,66
Autriche	33,46	113,12	11,76	42,72
Finlande	55,41	109,65	200,64	41,22
Reste du monde	326,24	377,38	503,55	346,83
Total	**7 675,41**	**7 717,01**	**8 061,74**	**9 568,43**

Note : Les statistiques figurant dans ce tableau incluent les codes SH suivants : 842641, 842911, 842919, 84292010, 84292090, 842930, 842940, 842951, 842952, 842959, 843010, 843069, 843139, 843141, 843142, 843149, 870410, 870423.
Source : *TradStat*, 2000

Tableau 7. Quinze principaux exportateurs de matériel électrique de signalisation et de contrôle de la circulation (code SH 8530) vers la Chine, entre 1996 et 1999 (en millions de dollars)

	1996	1997	1998	1999
États-Unis	3,67	5,15	1,72	17,40
France	3,89	1,96	14,19	7,86
Royaume-Uni	0,23	0,08	7,48	6,29
Australie	0,68	0,04	0,23	3,19
Japon	0,06	0,58	0,38	2,85
Allemagne	0,50	15,26	22,21	1,60
Espagne	1,25	2,22	5,22	1,46
Taïwan	0,06	0,00	0,08	0,77
Finlande	0,02	0,02	0,00	0,23
Italie	0,83	0,02	0,02	0,21
Singapour	0,00	0,15	0,08	0,15
Canada	**0,07**	**1,82**	**0,05**	**0,10**
Hong Kong	0,20	0,10	0,63	0,06
Norvège	0,00	0,00	0,03	0,03
Corée du Sud	0,06	5,19	0,04	0,03
Reste du monde	3,95	25,48	36,43	16,98
Total	**11,71**	**35,03**	**55,15**	**42,28**

Source : *TradStat*, 2000

ANNEXE C : L'ABC des bonnes relations commerciales

Voici quelques points auxquels porter attention pour cultiver de bonnes relations avec vos éventuels partenaires chinois.

- Renseignez- vous sur la culture, la politique, les pratiques commerciales et les us et coutumes de la Chine.
- Sachez que toute relation commerciale se fonde essentiellement sur le respect, un respect fortement éclairé par une bonne connaissance et compréhension de la culture chinoise.
- Assurez- vous de bien saisir toute la signification du concept du guanxi, de même que la portée de la philosophie chinoise qui met « l'amitié en premier et les affaires en second ».
- Demandez le concours du gouvernement canadien, en vous adressant aux ministères, bureaux et consulats généraux compétents ainsi qu'à l'ambassade du Canada à Beijing.
- Tirez avantage d'initiatives commerciales appuyées par le gouvernement, telles les visites d'Équipe Canada.
- Assurez- vous de bien connaître les politiques officielles canadiennes et les initiatives des secteurs public et privé qui visent à donner un avantage concurrentiel aux sociétés canadiennes.
- Prenez note du fait que, si votre entreprise est une PME, vous obtiendrez sans doute accès au marché plus rapidement en faisant partie d'un consortium.
- Sachez qu'il y a des avantages à offrir des options de financement attrayantes.
- Renseignez- vous à fond sur les avantages et les inconvénients de former des coentreprises avec des sociétés chinoises. Les entreprises étrangères en propriété exclusive, les ententes de transfert de technologie, les sociétés d'import-export et l'établissement de bureaux locaux de vente sont d'autres options qu'il y aurait lieu d'examiner.
- Allez sur les lieux tôt au cours du prcjet, pour faire la connaissance des principaux responsables, et retournez- y fréquemment par la suite pour cultiver de bonnes relations.
- Servez- vous de moyens de commercialisation et de promotion bien visibles — en chinois —, pour vous faire connaître de vos clients éventuels, les renseigner sur ce que vous faites et leur indiquer comment communiquer avec vous.
- Sachez qu'une campagne de commercialisation ciblée et bien pensée peut faire de votre produit le « préféré ».
- Sachez également que, pour la plupart des gros contrats d'approvisionnement, votre produit devra vraisemblablement faire l'objet d'une sélection préalable.
- Surveillez les autres débouchés que peut (par ricochet) vous ouvrir le fait d'avoir établi une présence en Chine, adhéré au concept du guanxi et élargi votre cercle de relations d'affaires.
- Demandez à votre agent ou conseiller d'examiner les aspects pertinents de tout débouché qui se dessine et de nouer contact avec les principaux responsables à la direction du projet, ainsi qu'au

sein de l'administration municipale, provinciale et centrale. ! Laissez votre agent ou conseiller vous guider et contribuer aux réunions et aux négociations subséquentes.

- Demandez à votre agent ou conseiller de vous mettre au fait des pratiques commerciales des autres exportateurs étrangers en Chine.

- Souvent, c'est un malentendu sur un point mineur qui fait perdre un contrat important. Aussi, remettez- vous- en au savoir- faire de votre agent ou conseiller et ne vous laissez jamais aller à des « déductions » ou à des « suppositions » sur la signification des expressions employées ou sur le genre de réponse à donner à une communication.

D'autre part :

- N'allez pas en Chine à l'improviste, sans assistance, dans le but de sonder les possibilités.

- N'essayez pas de concurrencer les fabricants locaux de matériel aéroportuaire faisant appel à une technologie rudimentaire.

- Ne supposez pas que des fonctionnaires corrompus contrôlent les marchés régionaux parce qu'on ne semble pas veiller au respect des nouvelles lois. La mise en œuvre de nouvelles lois ne s'effectue pas du jour au lendemain, mais les choses sont vraiment en train de changer!

APPRÉCIATION DU LECTEUR

Veuillez aider le Centre des études de marché à produire des rapports qui répondent à vos besoins en remplissant le formulaire d'évaluation ci-joint et en nous le retournant par télécopieur, au (613) 943-1103. Merci de votre précieuse collaboration.

1. Comment avez-vous obtenu un exemplaire de ce rapport de marché?
   - ☐ FaxLink de l'InfoCentre
   - ☐ Site Internet du gouvernement
   - ☐ Service de renseignements de l'InfoCentre
   - ☐ Bureau régional du gouvernement
   - ☐ Autre : _____

2. Comment décririez-vous le présent rapport de marché?

	Tout à fait d'accord	D'accord	Pas d'opinion	Pas d'accord	Pas du tout d'accord
Utile	☐	☐	☐	☐	☐
Complet	☐	☐	☐	☐	☐
Bien présenté	☐	☐	☐	☐	☐
Bien rédigé	☐	☐	☐	☐	☐
Longueur idéale	☐	☐	☐	☐	☐

3. Sous quelle forme préférez-vous recevoir ces rapports?
   - ☐ Imprimé
   - ☐ Version électronique

4. En se fondant sur les renseignements contenus dans le présent rapport, quelles mesures particulières votre entreprise ou organisation prévoit-elle de prendre en ce qui concerne ce marché? Cochez toutes les rubriques qui s'appliquent.
   - ☐ Chercher un agent/distributeur
   - ☐ Visiter le marché
   - ☐ Faire plus de recherche
   - ☐ Autre : _____
   - ☐ Contacter un bureau commercial du Canada à l'étranger
   - ☐ Participer à un salon commercial à l'étranger
   - ☐ Aucune mesure

5. Quels autres rapports de marché seraient utiles à votre entreprise ou organisation? Veuillez énumérer les produits et les pays sur lesquels vous aimeriez qu'ils portent. _____

6. Laquelle des catégories suivantes décrit le mieux votre entreprise ou organisation? Cochez une case seulement.
   - ☐ Fabrication/transformation
   - ☐ Maison de commerce
   - ☐ Fournisseur de services d'exportation
   - ☐ Association industrielle/commerciale
   - ☐ Organisme gouvernemental
   - ☐ Collège/université
   - ☐ Firme d'experts-conseils
   - ☐ Autre :

7. Quel était le chiffre d'affaires de votre entreprise ou organisation l'an dernier, en dollars canadiens?
   - ☐ Moins de 10 millions de dollars
   - ☐ Plus de 50 millions de dollars
   - ☐ De 10 millions à 50 millions de dollars
   - ☐ Sans objet

Autres commentaires/suggestions : _____

Nom de votre entreprise ou organisation (facultatif) : _____